



Dossier de presse

Célébration des 30 ans de la ligne C du RER et lancement de la consultation sur le design intérieur des trains

5 octobre 2009

Gare Bibliothèque François Mitterrand

Sommaire

Communiqué de synthèse

Avant-propos : « Trente ans d'histoire... et des projets pour trente ans », par Olivier Devaux, directeur de la ligne C du RER

I – 30 ans d'histoire : la ligne C du RER d'hier à aujourd'hui

II – Une ligne complexe et très fréquentée

III – La ligne C se mobilise et innove

- La ligne C expérimente avec succès de nouvelles pratiques de prévention
- La ligne C a mis en place les premiers « dépanneurs volants »
- Le renouvellement des systèmes d'information des voyageurs est en cours
- Un projet complet d'amélioration de la qualité du service

IV - Les projets d'amélioration des infrastructures de la ligne C

V – 5 octobre 2009 : la ligne C lance la remise à neuf de tous ses trains avec une grande consultation auprès des Franciliens

Annexes :

- Carte de la ligne C du RER
- Les chiffres clés de la ligne C
- Les grandes dates de la ligne C
- Témoignages. Des anciens de la ligne C se souviennent...
- le bulletin-réponse pré-affranchi de la consultation sur le design intérieur
- les panneaux de l'exposition des 30 ans

Communiqué de presse

Le 5 octobre 2009

Les Franciliens vont pouvoir choisir le design intérieur des futurs trains de la ligne C du RER

Aujourd'hui 5 octobre, Jean-Paul Huchon, président de la Région Ile-de-France et président du STIF, Jean-Pierre Farandou, directeur général SNCF Proximités, et Christian Cochet, directeur délégué Transilien SNCF, ont lancé une grande consultation auprès des voyageurs et des Franciliens pour qu'ils donnent leurs préférences sur le futur habillage intérieur des trains de la ligne C.

La consultation, qui durera du 5 au 16 octobre, permettra de choisir entre trois gammes de couleurs et de formes élaborées par l'agence TBWA. Baptisées « Végétal », avec un motif végétal inspiré d'une tombée de lierre, « Horizon », dont le motif dominant est la rayure, et « Variation », où les sièges sont habillés de couleurs aléatoires, elles offrent des variations autour des couleurs rose, vert et gris.

Il sera possible de voter à l'aide de bulletins-réponse pré-affranchis, sur le site internet www.transilien.com et sur les stands des expositions organisées dans onze gares de la ligne C du RER à l'occasion de ses 30 ans, dont la plus importante se tiendra jusqu'au 9 octobre à la gare Bibliothèque François Mitterrand.

Le design retenu par le STIF et Transilien SNCF après dépouillement des avis recueillis sera mis en œuvre à l'occasion de la remise à neuf des rames de la ligne C du RER, qui commencera à partir du début de l'année 2010. Tous les trains de la ligne seront concernés à l'exception des trains les plus récents, âgés seulement de moins de sept ans.

La remise à neuf des trains de la ligne C comportera notamment le remplacement de tous les sièges, la modernisation de l'éclairage, une nouvelle décoration intérieure, un nouvel habillage extérieur, ainsi que l'installation de caméras embarquées de vidéoprotection et d'un système automatisé d'annonce des gares desservies.

Cette opération s'inscrit dans le programme de rénovation des rames à deux niveaux des lignes C et D du RER, financé conjointement par le STIF et la SNCF dans le cadre du plan Impact décidé en 2008, et qui accélère la politique d'amélioration des trains du quotidien d'Ile-de-France. Les travaux de remise à neuf seront menés par le Technicentre SNCF de Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire).

Contacts presse

Transilien SNCF Antoine Debièvre & Christian Polge 01 53 25 33 66 / 70 60 antoine.debievre@sncf.fr christian.polge@sncf.fr	STIF Sébastien Mabile 01 47 53 28 42 sebastien.mabile@stif.info
---	---

Avant-propos

« Trente ans d'histoire... et des projets pour trente ans », par Olivier Devaux, directeur de la ligne C du RER



Olivier Devaux, 41 ans, est directeur de la ligne C du RER depuis le 1^{er} octobre 2007. Il gère auparavant les gares et la circulation d'un vaste secteur allant de Versailles à Chartres et Dreux. Il est marié et a une fille. Il prend la ligne C tous les jours pour aller travailler.

Déjà trente ans

« Trente ans, c'est jeune dans l'histoire du chemin de fer mais les premiers signes de vieillissement de la ligne C sont apparus. Nous sommes en train de lui préparer une seconde jeunesse en investissant dans les gares, dans les infrastructures, dans les trains. Aujourd'hui, le système fonctionne plutôt correctement, mais le trafic augmente de 2 à 3% depuis vingt ans. Le tronçon central a seulement deux voies, où les trains se succèdent toutes les 2 mn 30 en pointe, et l'on ne pourra jamais en mettre davantage vu la proximité de la ligne avec la Seine et les monuments célèbres qu'elle longe. Il faut donc faire avec ces contraintes, en sachant qu'une petite perturbation peut se propager à l'ensemble de la ligne.

Les forces de ma ligne...

« Ce sont celles liées aux caractéristiques du RER, la possibilité d'accéder à un grand nombre de correspondances dans Paris, celle de traverser la capitale, la fréquence élevée. Même au bout de chaque branche, à l'exception de Pont de Rungis-Massy, il y a un train tous les quarts d'heure. C'est la ligne de RER où il y a le plus de circulations, 531 par jour. L'autre particularité, c'est sa longueur, 187 km, et le nombre important de différentes branches. Et puis dans Paris, c'est une sorte de métro qui dessert seize gares intramuros et des lieux culturels prestigieux. On nous reproche d'ailleurs parfois ce côté omnibus qui ralentit la vitesse des trains dans Paris.

... et ses faiblesses

« Le nombre élevé de branches différentes rend l'exploitation de la ligne complexe, avec certains points très critiques comme la bifurcation de Champs de Mars vers l'ouest et le nord. En pointe, un signal d'alarme tiré de façon intempestive peut provoquer dix minutes d'arrêt du train et par conséquent le retard de quarante trains en cascade. Un petit incident au mauvais moment et au mauvais endroit crée un effet domino et peut retarder jusqu'à 40 000 voyageurs.

Ma première priorité...

« C'est la bataille de tous les jours pour la régularité. Nous remportons tous les jours des petites victoires contre les retards en serrant les boulons de l'exploitation. Les causes d'irrégularité dues à la SNCF ont baissé de 20% depuis le début de l'année. Les causes

liées à l'infrastructure se sont stabilisées en 2009 grâce à 18 millions d'investissements, décidés dans le cadre d'un grand plan d'investissement. Mais il reste beaucoup de travail. Les causes externes, quant à elles, comme les actes de malveillance, continuent à augmenter. Elles représentent plus de 40% des causes d'irrégularité.

Et l'information bien sûr

« Il faut reconnaître que l'information donnée aux voyageurs doit encore progresser. Nous avons heureusement commencé à supprimer progressivement tous les panneaux d'affichage à palettes, qui sont obsolètes. Début 2010, un seul système d'information des voyageurs sera en place, avec des informations en temps réel et informatisées diffusées sur l'ensemble des écrans.

Vivement des trains remis à neuf

« Certaines rames ont plus de vingt ans. D'où la nécessité d'une remise à neuf des trains. Le programme de rénovation commence dès à présent et permettra de recevoir dès 2010 les premières nouvelles rames. Elles seront équipées d'un système d'information embarquée, avec de nouveaux écrans et des annonces automatisées, et de caméras de vidéoprotection. Le programme porte sur 150 rames et s'achèvera en 2015. Pour la première fois, l'avis des voyageurs sera sollicité pour décider du design des aménagements intérieurs.

Beaucoup de projets d'avenir

« La bonne nouvelle, c'est l'adoption par le STIF cet été, début juillet, du schéma directeur de la ligne. Ce document planifie la modernisation de la ligne à moyen et long terme. Il a permis de tout repenser. Les investissements qu'il prévoit permettront de créer des installations qui fluidifieront le trafic de la ligne C en la séparant des circulations des trains Grandes lignes et Fret. L'avenir de la ligne passe aussi par une simplification de son exploitation. Notamment en supprimant une branche, Massy-Evry, qui sera transformée en une nouvelle ligne de tram-train. Nous allons également améliorer le débit de la ligne par des investissements à Brétigny et mettre en service en 2011 un nouveau poste d'aiguillage à Invalides, pour remplacer l'actuel qui est technologiquement dépassé. Nous allons enfin réduire le nombre de circulations dans le tronçon central de 24 à 20 par heure afin de limiter l'engorgement et les bouchons. La ligne a été complexifiée avec la multiplication des branches. Nous allons la simplifier pour anticiper sur la croissance du trafic. S'il continue à croître au rythme des dernières années, nous aurons en effet 25% de voyageurs en plus dans dix ans. »

I - 30 ans d'histoire : la ligne C du RER d'hier à aujourd'hui

La ligne C du RER est née en septembre 1979, il y a 30 ans. Voici son histoire.

- **Deux terminus séparés par moins d'un kilomètre**

La ligne C du RER avait déjà un long passé à sa naissance. Elle résulte de la réunification de deux lignes dont les terminus étaient séparés de moins d'un kilomètre : l'ancienne gare d'Orsay (la station Musée d'Orsay d'aujourd'hui) qui desservait le réseau « Austerlitz » et la grande banlieue sud-ouest, et la gare des Invalides, terminus d'une petite ligne desservant Versailles et la proche banlieue sud ouest. L'idée de les connecter était née dans les années 1930 et avait refait surface dans les années 60, sans succès, en même temps que les premiers projets de métro régional.



*La gare d'Orsay au début du XXe siècle
Photo : DR*

- **1964 : pour relier les terminus, on lance les études**

Repris dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération parisienne (SDAU), le projet d'unification des deux lignes fait enfin l'objet d'études à partir de 1964. La jonction offrirait l'avantage de faire disparaître deux terminus peu commodes et mal situés dans Paris. Une nouvelle ligne traversant Paris aurait en revanche de nombreux avantages. La création de la liaison Orly Rail en 1972 renforce la pertinence de la jonction.

- **1975 : décision officielle et début des travaux**

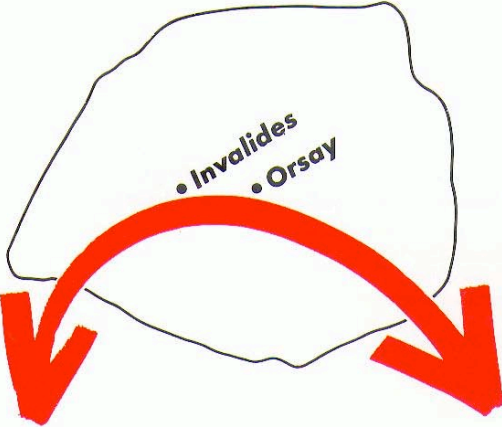
22 janvier 1975 : la décision ministérielle est prise. Les travaux de la jonction Invalides-Orsay commencent dès la fin de l'année 1975. Ils sont réalisés à ciel ouvert devant l'Assemblée Nationale et le ministère des Affaires étrangères, sur les quais hauts de la Seine. Le chantier est compliqué : il faut gêner le moins possible la circulation routière et il est hors de question de toucher à l'alignement des arbres centenaires du quai d'Orsay. Il faut également profondément réorganiser les deux gares terminus pour créer deux gares de passage à quatre voies. La ligne « des Invalides » est modernisée en étant électrifiée à 1500 volts. Les quais hauts d'origine sont abaissés. La voie est totalement renouvelée, les ouvrages d'art rénovés. L'exploitation est également fortement modifiée : un poste d'aiguillage et de régulation (PAR) est créé à Invalides et un système de téléaffichage est installé dans toutes les gares. Il utilise pour chaque type de desserte un « code mission » mnémotechnique à quatre lettres, affiché à l'avant des trains (ex : DEBA, MONA, etc). L'exploitation est conçue pour permettre la circulation de 24 trains par heure et par sens en période de pointe. Le 21 mai 1979, la caténaire est mise sous tension. Le premier train de reconnaissance relie la gare d'Orsay à Viroflay cinq jours plus tard.



*Les travaux devant l'Assemblée Nationale et dans la rue de Solférino
Photo : DR*

- **1979 : Raymond Barre inaugure le tunnel et la ligne**

30 septembre 1979 : Raymond Barre, Premier ministre de l'époque, inaugure le tunnel Orsay- Invalides. La Transversale Rive Gauche est mise en service, baptisée en 1980 « ligne C du RER ». Elle met en relation directe un grand nombre de communes des banlieues ouest et sud-ouest de la capitale. La presse écrit alors : « Quel Parisien observant le plan de sa ville avec un peu d'attention ne s'est jamais étonné de ces deux lignes au tracé identique, qui semblaient courir l'une vers l'autre sur la Rive Gauche, puis décidaient subitement, à moins d'un kilomètre de distance, de se tourner le dos méchamment ». Et encore : « si l'idée naïve a pu se concrétiser, c'est grâce à l'émergence d'une nouvelle conception du transport en région parisienne née avec le succès de la première ligne du RER (la ligne A du RER). » Un million de personnes, soit 10% de la population francilienne de l'époque, sont concernées par la nouvelle ligne.



Des trains modernes.

Depuis des années la SNCF n'a cessé de manifester et de mettre en pratique sa volonté de moderniser les transports en Ile-de-France, en les rendant plus rapides et plus confortables.

Sur toute la ligne C, circulent maintenant des automotrices modernes. Entre Invalides et Versailles Rive Gauche tout le matériel ancien a été remplacé.

Les prochaines années verront la mise en service d'automotrices à deux niveaux offrant un confort encore amélioré et un plus grand nombre de places assises.

Le repérage des trains.

La ligne C du RER, c'est aussi le train plus facile : chaque train est repéré par un nom de quatre lettres

qui correspond à sa destination et aux gares desservies, une innovation qui permettra aux habitués de repérer leur train plus rapidement.

Bien entendu, sur les quais, le télé-affichage continuera d'indiquer la destination et les arrêts de chaque train.

La tarification.

Dès le 30 septembre 1979 sont créés des billets et cartes hebdomadaires à tarif unique entre boulevard Victor et boulevard Masséna.

Le printemps 1980 verra la mise en application d'une tarification commune SNCF/RATP pour les déplacements "train + métro" ou "métro + train", dans Paris comme sur les lignes A et B du RER.

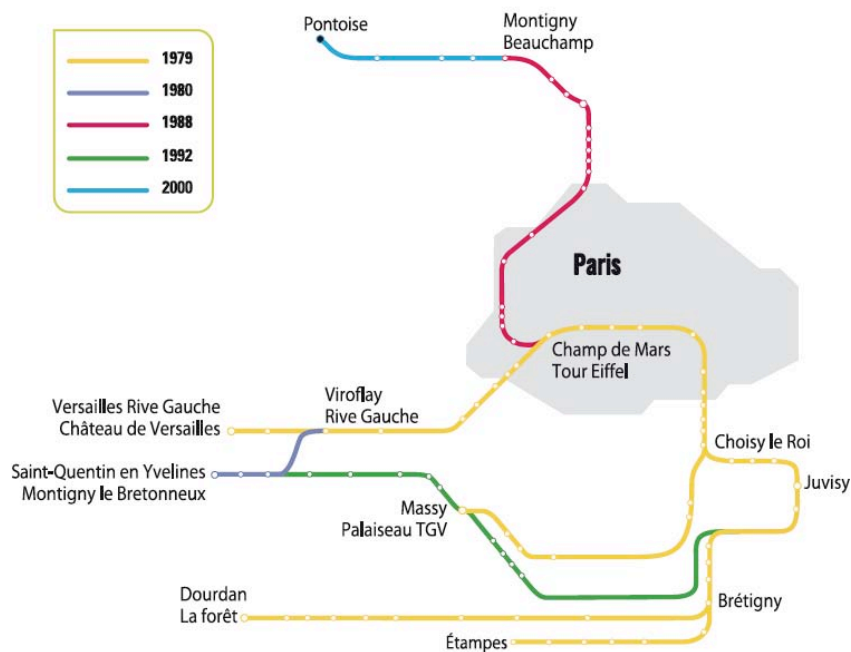
SNCF RER

Dépliant ouverture ligne C – 30 septembre 1979

- **Une extension progressive par étapes**

- **1980** : mise en service de la branche Viroflay - Saint Quentin-en-Yvelines. Pour cela, un tronçon de la ligne Paris-Chartres est intégré à la ligne C à partir de Viroflay. Un nouveau terminus est créé à Saint-Quentin-en-Yvelines après le sextuplement des voies de Versailles - Chantiers à Versailles – Matelot, destiné à mieux séparer les différents trafics.
- **1988** : mise en service de la branche Vallée de Montmorency – Invalides, qui relie Champs de Mars à Argenteuil et Montigny Beauchamp. Elle reprend en partie l'ancienne ligne d'Auteuil (entre Boulainvilliers et Pérére-Levallois). Pour limiter les coûts, les infrastructures existantes sous-utilisées sont réemployés autant que possible. Une antenne nord traverse ainsi la Seine au niveau de la Maison de la Radio et emprunte une partie de la ligne d'Auteuil, à l'ouest de Paris, puis la ligne de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont - Eaubonne par le biais de deux raccordements à Boulainvilliers et aux Épinettes.

- **1988** : inauguration le 15 février de la nouvelle station Saint-Michel-Notre-Dame. Elle met en correspondance les lignes B et C du RER ainsi que les lignes 4 et 10 du métro. Ce pôle d'échange situé sur la rive gauche de la Seine, au cœur même du quartier Latin, est un imposant complexe souterrain. Il a nécessité cinq années de travaux importants dans des conditions particulièrement difficiles en raison de la nature des sols, notamment sous le petit bras de la Seine, de l'environnement urbain particulièrement dense, et de la richesse archéologique du terrain.
- **1992** : La branche Juvisy - Versailles Chantiers est intégrée à la ligne C du RER.
- **2000** : prolongation de la branche de Montigny - Beauchamp jusqu'à Pontoise. La gare Bibliothèque François Mitterrand est ouverte et permet la correspondance avec la ligne 14 en remplaçant la station Boulevard Masséna.
- **2006** : suppression de la courte branche vers Argenteuil. La totalité des trains sont réorientés vers la ligne de Pontoise. Cette opération entre dans le cadre de la mise en place d'une liaison directe entre Paris Saint-Lazare et Ermont-Eaubonne.



II – Une ligne complexe et très fréquentée

La ligne C transporte aujourd'hui près de 500 000 personnes (490 000 à la dernière estimation en mai 2009) dans ses 531 trains quotidiens, soit davantage que l'ensemble des 800 TGV français quotidiens. Avec 187 kilomètres de voies, c'est la plus longue ligne du réseau Transilien SNCF. Longeant la Seine, elle relie les principaux monuments de Paris : la Tour Eiffel, Notre Dame de Paris et la Cité, les Petit et Grand Palais, le musée d'Orsay, les Invalides, le musée du Quai Branly. Elle dessert également le Château de Versailles. C'est aujourd'hui la ligne la plus touristique du réseau RER : les touristes représentent 15% de sa clientèle.

- **En cadence dans Paris intra-muros**

A l'intérieur de Paris, la desserte est dite cadencée, c'est-à-dire avec un train toutes les 2 minutes 30 aux heures de pointe et une desserte omnibus dans les seize gares de Paris intramuros situées entre Boulevard Victor et Bibliothèque François Mitterrand d'un côté, Porte de Clichy et Avenue du Président Kennedy de l'autre.

- **Trois branches et 48 missions**

La ligne C du RER se caractérise par le nombre très important de ses branches : trois principales (Saint-Quentin-en-Yvelines - Saint-Martin-d'Étampes / Dourdan-la-Forêt, Versailles Rive Gauche - Versailles Chantiers via Juvisy-sur-Orge et Massy Palaiseau – Pontoise) et sept sous-branches. Elles desservent 84 gares. La ligne a un tracé quasi-circulaire passant par le cœur de Paris. Cette configuration explique le grand nombre de missions, c'est-à-dire de trajets d'une gare à une autre : 48 au total.

- **Saint Michel Notre Dame, au cœur de la ligne**

Les sections de ligne les plus fréquentées sont la partie intra muros de Champs de Mars à Bibliothèque François Mitterrand, le tronçon de Pontoise/Ermont à Avenue du Président Kennedy-Maison de la Radio, et le tronçon Juvisy - Ivry-sur-Seine. Ses principales gares sont Saint-Michel Notre Dame, avec environ 50 000 voyageurs par jour, Bibliothèque François Mitterrand, Juvisy et Paris Austerlitz. Le tronçon central, entre Champs de Mars-Tour Eiffel et Bibliothèque François Mitterrand, est emprunté par tous les trains de la ligne. La densité du trafic y est l'une des plus élevées au monde.

- **Un tronçon central comme un entonnoir**

Les nombreuses branches de la ligne C lui permettent d'attirer une clientèle importante, tant quotidienne que touristique. Elles en font aussi l'une des plus complexes à exploiter du réseau Transilien SNCF. Toutes ses branches aboutissent en effet à un tronçon central qui fait office d'entonnoir, lequel génère des répercussions en chaîne en amont et en aval en cas de problème. Le système est physiquement saturé alors même que l'infrastructure a beaucoup vieilli.

- **80% de voies partagées**

Difficulté supplémentaire : les trains de la C partagent plus de 150 km de voies, soit 80% de la ligne, avec les trains SNCF Voyages, les TER et les trains Fret. Jusqu'en 2004, les trains Grandes Lignes avaient systématiquement priorité sur les trains de la C. Ce n'est plus le cas. Désormais, un train SNCF Voyages qui se présente avec retard sur les voies RER n'a plus de priorité face aux trains de la ligne C.

- **A chaque retard, des répercussions à grande vitesse**

Malgré cette amélioration, les retards se répercutent souvent en cascade, pouvant affecter ainsi plusieurs dizaines de milliers de voyageurs. En 2007, le taux de régularité des trains était de 93%. Après une dégradation en 2008, la tendance 2009 est à l'amélioration. Sur les huit premiers mois de l'année, le taux de régularité est passé de 91,5% à 92,5% de trains arrivés à leur terminus avec moins de cinq minutes de retard par rapport à la même période de 2008.

- **Un entretien complexe et coûteux en continu**

Dans le tronçon central, entre Champs de Mars-Tour Eiffel et Bibliothèque François Mitterrand, certaines installations datent du début du siècle et les infrastructures sont fragilisées, en raison notamment des contraintes posées par les crues et décrues de la Seine. Chaque année, pendant la période estivale, période de moindre fréquentation, les circulations sont totalement interrompues sur la section Austerlitz - Invalides. Cela permet d'effectuer des travaux lourds 24 heures sur 24. Pendant ces travaux « Castor », un service de substitution par bus est proposé et une information sur l'utilisation des correspondances est largement diffusée chaque année. Les travaux « Castor » sont programmés jusqu'en 2017.

- **Qui sont les clients de la ligne C**

Avec 490 000 voyageurs quotidiens, la ligne C est la seconde ligne de la SNCF en termes de fréquentation, derrière la ligne D du RER (550 000 voyageurs/jour). Elle assure le quart du trafic du réseau Transilien SNCF. Sa clientèle est très hétérogène, avec 30% d'employés, 30% de cadres, 16% d'étudiants et 6% de collégiens. Elle enregistre également 15% de trajets pour motifs de loisir et de tourisme, le plus fort taux du réseau Transilien SNCF.

III – La ligne C se mobilise et innove

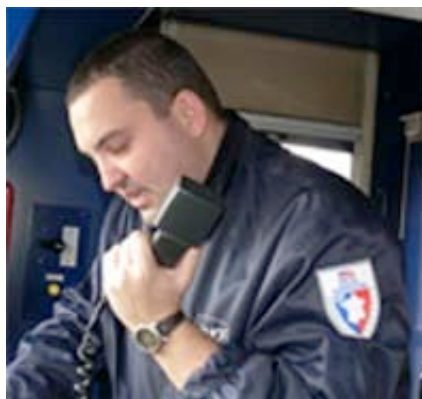
- **La ligne C expérimente avec succès de nouvelles pratiques de prévention**

« Mesdames, messieurs, nous vous informons qu’une équipe de la sûreté SNCF est actuellement présente sur la ligne C. Nous vous souhaitons une bonne journée. »

Depuis mars 2009, les agents de la SUGE, le service de sûreté de la SNCF, annoncent leur présence à bord des rames lorsqu’ils montent à bord. Cette modification des pratiques habituelles vise à lutter par la dissuasion contre les actes de malveillance, en particulier les signaux d’alarme tirés abusivement (près de 900 en 2008).

Par ailleurs, une équipe dédiée composée de volontaires a été constituée pour le tronçon intramuros. En lien avec les conducteurs et des agents de la maintenance du matériel, ces agents ont été formés au réarmement des signaux d’alarme, ce qui fait gagner de précieuses minutes dans la gestion des incidents et raccourcit les temps d’arrêt imprévus des trains.

Les premiers résultats liés à cette présence renforcée sont encourageants : depuis le début de l’expérimentation en mars 2009, aux heures de pointe, une baisse de 50% des signaux d’alarme tirés abusivement a été constatée ainsi qu’une baisse de 53% du nombre total d’actes de malveillance.



- **La ligne C a mis en place les premiers « dépanneurs volants »**

Le « dépanneur volant », innovation de la ligne C du RER, est un agent de la maintenance du matériel dont la mission est d’intervenir directement en ligne sur les dysfonctionnements constatés à bord des trains.

Grâce à la réactivité de ces dépanneurs volants, la fiabilité des trains est améliorée et les temps d’intervention sont réduits. Ils évitent souvent de longues procédures de dépannage nécessitant le rapatriement de la rame à son atelier de maintenance.

Depuis le début de l’année 2009, les pannes ont diminué de 5%, malgré deux premiers mois difficiles en raison des intempéries.

- **Le renouvellement des systèmes d'information des voyageurs est en cours**

L'information donnée aux voyageurs n'est pas optimale sur la ligne C du RER. Deux systèmes d'affichage coexistent : un téléaffichage avec des panneaux à palettes qui donnent les heures de passage théoriques et les gares desservies, et des écrans vidéo donnant les heures de passage réels. Ces deux systèmes peuvent être non synchronisés en cas de perturbation du trafic et rendre difficile pour les voyageurs la compréhension de la succession des passages des trains.

Pour remédier à cette situation, un système d'information voyageur unifié est en cours d'installation. Il fournit des informations lisibles et réactualisées en continu sur de nouveaux écrans numériques grand format, qui indiquent l'heure de passage pour les six prochains trains et les gares desservies.

Les gares de Savigny sur Orge, Juvisy, Choisy, Vitry, Ivry, Invalides, Champ de Mars, Saint-Michel Notre-Dame, Musée d'Orsay, Pont de l'Alma, Javel, Boulevard Victor, Avenue du Président Kennedy, Bougainvilliers en sont d'ores et déjà équipées.

Suivront :

- en octobre : Neuilly Porte Maillot, Porte de Clichy.
- en novembre : Avenue Henri Martin, Avenue Foch, Pereire Levallois, Issy Val de Seine, Meudon, Chaville Vélizy
- en décembre : Issy, Meudon, Chaville.
- en mars 2010 : BFM
- en juin 2010 : St Ouen, Les Grésillons, Gennevilliers, Epinay sur Seine, St Gratien, Cernay, Franconville, Montigny Beauchamp, Pierrelaye, Liesse, St Ouen l'Aumône, Pontoise.

- **Un projet complet d'amélioration de la qualité du service**

Transilien SNCF coordonne avec l'aide de ses partenaires, STIF, Région Ile-de-France, RFF, et avec les autres services de la SNCF, un projet d'amélioration de la qualité de service à multiples facettes de la ligne C. Il vise notamment :

- L'amélioration du confort des voyageurs. Des projets sont prévus ou en cours pour rendre les gares plus lumineuses et accueillantes, pour y améliorer la sécurité, pour réhabiliter les souterrains, aménager les abords des gares. Aujourd'hui, 60% des gares sont équipées de caméras de vidéoprotection. La totalité le sera d'ici 2012. Gares particulièrement concernées : Versailles Rive Gauche, Issy, Etampes, Neuilly Porte Maillot, Sèvres Rive Gauche, Ablon, Pont de Rungis - Aéroport d'Orly, Villeneuve le Roi.
- L'amélioration de l'accessibilité pour tous, pour faciliter l'accès aux gares et la mobilité dans les gares. Principales gares concernées : Arpajon, Epinay sur Orge, Porchefontaine, Versailles Rive Gauche, Etampes.
- L'amélioration de l'information des voyageurs par la modernisation des guichets de vente et de la signalétique. De nombreuses gares sont

concernées, notamment Versailles Rive Gauche, Issy, Villeneuve le Roi, Orly Ville et Les Saules.

- Une multiplication des occasions de rencontre et de dialogue avec les voyageurs. En mars 2009, la direction de la ligne C a lancé les « jeudis de la ligne C », qui se déroulent tous les premiers jeudis du mois de 7h30 à 9h30 dans les gares importantes de la ligne.
- La maîtrise de l'énergie, afin de réduire la consommation d'énergie (éclairage..). Toutes les gares sont concernées.

IV - Les projets d'amélioration des infrastructures de la ligne C

Le 8 juillet dernier, le STIF a approuvé le schéma directeur de la ligne C du RER et engagé les études du schéma de principe. Une décision attendue depuis longtemps qui va permettre de donner une nouvelle jeunesse à cette ligne saturée aux heures de pointe. Le schéma directeur liste une série d'investissements à court, moyen et long termes. Ils visent à améliorer la régularité de la ligne, à la simplifier et à développer les dessertes en période de pointe afin de tenir compte de la croissance du trafic, en particulier sur le secteur de développement Seine-Amont. Le montant estimé des investissements nécessaires est évalué à 500 millions d'euros.

- **2011- 2013** : renforcement des dessertes vers Ivry et Vitry par le doublement de la fréquence aux heures de pointe. Le nombre de trains sera accru en flancs de pointe grâce à la réorganisation de la circulation des trains Fret d'ici 2015.
- **D'ici 2015** :
 - renforcement de la desserte des gares situées entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny et entre Pont de Rungis et Massy Palaiseau. La fréquence de desserte des gares de la Petite Couronne entre Choisy et Paris et entre Pont de Rungis et Massy sera doublée. Au nord, la fréquence sur le tronçon Ermont - Avenue Henri Martin passera de deux à trois trains en heure de pointe.
 - renforcement important de l'offre de transport pour l'ensemble des gares situées entre Paris-Austerlitz et Juvisy grâce à la refonte complète de la signalisation entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny.
 - Les principaux travaux nécessaires : l'aménagement du terminus de Massy, la refonte des installations du terminus de Brétigny, l'adaptation de la signalisation et du contrôle de vitesse entre Bibliothèque François Mitterrand et Juvisy, la création d'un terminus intermédiaire avenue Henri Martin.
- **En 2017** : suppression de la section Massy-Savigny avec la mise en service du tram-train Massy Evry, qui reprendra la portion aujourd'hui exploitée par la ligne C.
- **En 2020 et au-delà** : Le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris permettra de renforcer la capacité ferroviaire et la desserte. L'étude sera validée dans le cadre du schéma directeur.

V – 5 octobre 2009 : la ligne C lance la remise à neuf de tous ses trains avec une grande consultation auprès des Franciliens

- **Un parc de trains à deux niveaux de quinze ans de moyenne d'âge**

La ligne C du RER n'a pas de handicap particulier du point de vue du matériel roulant. Elle dispose d'un parc relativement homogène de rames à deux niveaux d'une quinzaine d'années de moyenne d'âge. Il est composé de 153 rames Z2N (automotrices à deux niveaux), dont vingt rames de six voitures, les autres de quatre voitures. La maintenance est effectuée dans les ateliers des Ardoines (Val-de-Marne) et de Trappes (Yvelines). Un site de maintenance délocalisé à Brétigny (Essonne) effectue des opérations de dépannage électrique. Des dépanneurs peuvent par ailleurs intervenir la nuit sur l'ensemble des rames garées.

- **Une nécessaire remise à neuf des trains de la ligne C**

Tous les trains de la SNCF connaissent au tiers de leur vie une grande opération d'entretien et de révision, qui survient en général après 2 à 3 millions de kilomètres parcourus. Cette révision générale concerne tous les organes et toutes les fonctions techniques. Elle permet de donner aux trains rénovés des caractéristiques très proches de celles des trains neufs, pour un prix très sensiblement inférieur à leur remplacement pur et simple.

Entretenus en permanence depuis leur mise en service en 1979 dans les ateliers de maintenance SNCF, les trains de la ligne C du RER livrés dans les années 70 et 80 vont être concernés par cette opération à partir de 2010. L'ensemble de leurs composants vont être déposés, remplacés et modifiés au besoin. De nouveaux équipements seront installés dans les caisses. La décoration intérieure et le design extérieur seront renouvelés.

Concrètement, à l'exception des plus récents (rames Z 20900 livrées entre 2002 et 2004), tous les trains livrés depuis la mise en service de la ligne en 1979 vont être remis à neuf, soit 137 rames sur un parc total de 153 rames.



Vue extérieure d'une rame Z 8800 qui va être remise à neuf



Vue intérieure d'une rame Z 8800 devant être rénovée (niveau inférieur)

- **Des nouveaux éléments de confort et de sécurité**

La rénovation comportera notamment le remplacement de tous les sièges, la modernisation de l'éclairage, une nouvelle décoration intérieure et une nouvelle livrée extérieure. Ainsi que l'installation de caméras embarquée de vidéoprotection et d'un système automatisé d'annonce des gares desservies.

Cette opération s'inscrit dans le programme de rénovation des rames à deux niveaux des lignes C et D du RER, financé conjointement par le STIF et la SNCF dans le cadre du plan Impact décidé en 2008, et qui accélère la politique d'amélioration des trains du quotidien d'Ile-de-France.

Les travaux de remise à neuf seront menés par le Technicentre SNCF de Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire).

- **Une grande consultation des Franciliens pour qu'ils choisissent le design intérieur de leur futurs trains**

Ce 5 octobre, Transilien SNCF et le STIF lancent une grande consultation auprès des voyageurs de la ligne C du RER et des Franciliens en général. Il leur est proposé de choisir le « design » intérieur de leurs futurs trains. Trois gammes de couleurs et de formes ont été élaborées par l'agence TBWA. La consultation, qui durera du 5 au 16 octobre à 19h permettra d'identifier l'ensemble qui sera jugé le plus harmonieux.

- **Trois gammes, trois univers à choisir**

- **La gamme « Végétal »** : un univers qui se veut « vivant, naturel, harmonieux ». Avec un motif végétal inspiré d'une tombée de lierre.
- **Gamme « Horizon »** : une ambiance « élégante, colorée, spacieuse ». Avec un motif dominant : la rayure. A l'étage, une légère lumière rosée pour égayer l'atmosphère.
- **Gamme « Variation »** : une ponctuation colorielle, vibrante, dynamique. Du vert, du gris, du violet, du rose... Les sièges sont habillés de couleurs aléatoires pour que chaque voyage soit différent. Le sol est lui-même constitué de deux couleurs. Pour prolonger le voyage, on redécouvre le patrimoine de la ligne sur les parois intérieures du train.

- **Une palette de détails à harmoniser**

Les Franciliens sont invités à dire leurs préférences entre les trois propositions pour :

- les tissus des sièges
- la mise en couleur du sol
- la mise en lumière- les motifs recouvrant les parois intérieures.



VARIATION



VEGETAL



HORIZON

- **Comment donner son avis**

Le vote pourra se faire par :

- le site internet www.transilien.com
- des bulletins-réponse pré-affranchis

*extérieur du bulletin*

Intérieur du bulletin

- sur les stands des expositions organisées dans onze gares de la ligne C du RER à l'occasion de ses 30 ans, dont la plus importante se tiendra jusqu'au 9 octobre à la gare Bibliothèque François Mitterrand.

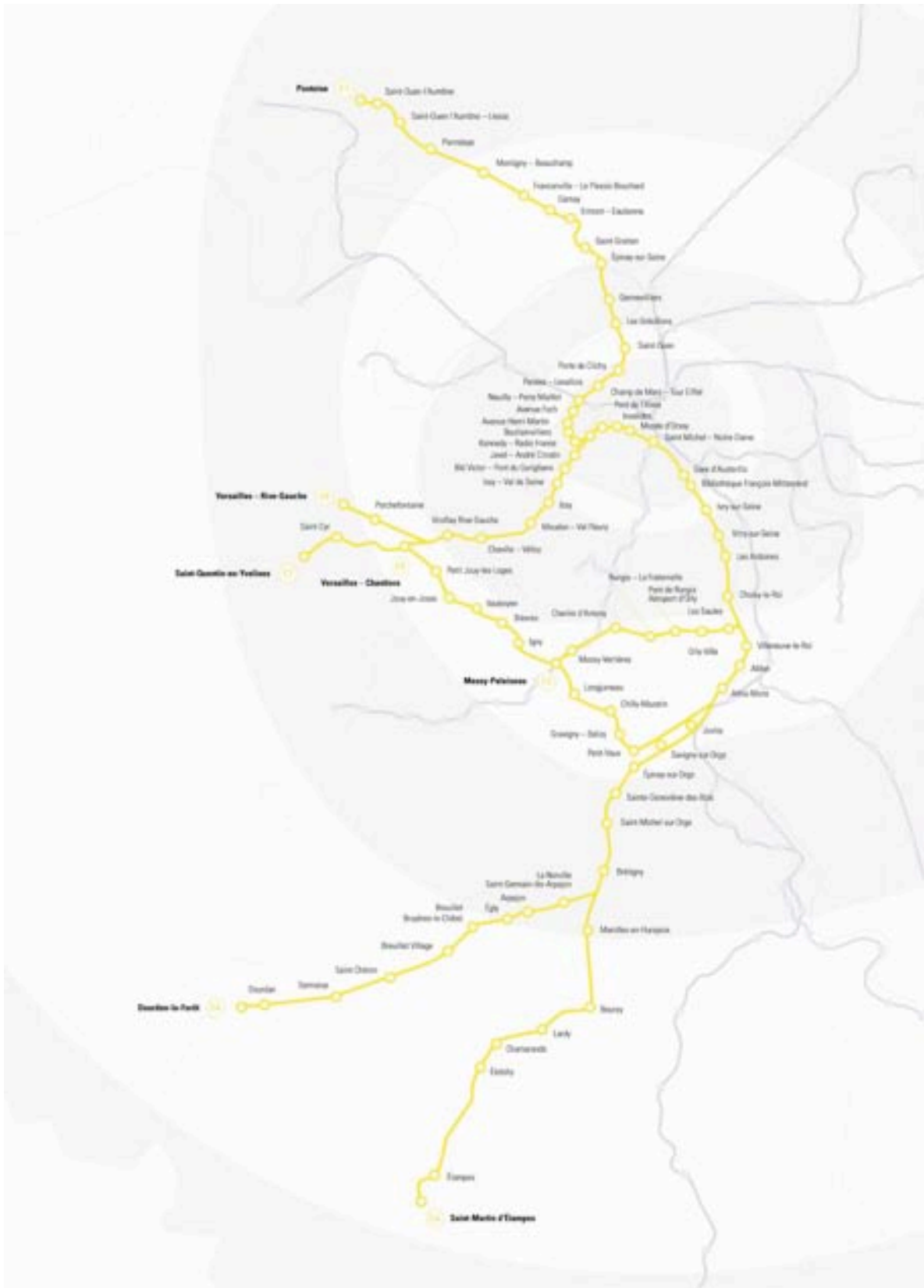
- **Une grande exposition sur les 30 ans de la ligne C du RER**

Du 5 au 9 octobre, des maquettes au 1/20^{ème} des trois univers proposés pour l'habillage intérieur des futurs trains de la ligne C du RER seront exposées à la gare Bibliothèque François Mitterrand. Une simulation informatique permettra de visualiser les trois propositions. Des échantillons de tissus seront à la disposition des votants.

L'exposition permettra de se souvenir du passé de la ligne, de découvrir les métiers et les projets des femmes et hommes qui assure le fonctionnement quotidien de la ligne C. Elle sera déclinée dans dix autres gares : Issy Val de Seine, Choisy le Roi, Invalides, Saint-Quentin en Yvelines, Brétigny, Etampes, Massy-Palaiseau, Neuilly - Porte Maillot, Dourdan et Gennevilliers.

- **Le calendrier de la remise à neuf**

Le design retenu par le STIF et Transilien SNCF après dépouillement des avis recueillis sera formalisé dans le cahier des charges de la remise à neuf des trains de la ligne C, qui sera remis au Technicentre SNCF de Saint-Pierre-des-Corps, chargé des opérations. La première rame « nouveau design » sera mise en circulation sur la ligne C dans le courant de l'année 2010.



Les chiffres clés de la ligne C

La ligne :

- 490 000 voyageurs par jour en semaine
- 531 trains quotidiens
- 187 kilomètres de long
- 84 gares, dont quatorze en correspondance avec d'autres lignes Transilien
- 153 rames
- 900 000 opérations de maintenance réalisées chaque année sur les trains
- 3202 vitres rayées par malveillance en 2008
- 7806 sièges réparés ou remplacés en 2008

Les cheminots :

- 2000 agents SNCF travaillent pour la ligne C du RER
- dont 1330 à l'accueil, la vente, l'information des clients et la lutte contre la fraude, 120 assurent la sûreté des personnes et des biens et 590 entretiennent les infrastructures.

Les projets :

- 35 projets à l'étude ou en cours de réalisation
- 17 gares concernées
- Déjà 25 millions d'euros investis en 2009
- Près de 500 millions d'euros d'investissements à l'horizon 2017

Les grandes dates de la ligne C

30 septembre 1979 : inauguration du tunnel Orsay-Invalides et mise en service de la Transversale Rive Gauche, baptisée en 1980 « ligne C du RER »

1980 : mise en service de la branche Viroflay - Saint Quentin-en-Yvelines.

1982 : Mise en service des premiers trains à deux niveaux Z 5600

1988 : mise en service de la branche Vallée de Montmorency – Invalides et inauguration de la nouvelle station Saint-Michel-Notre-Dame

1991 : Inauguration de la gare de la Porte de Clichy

1992 : La branche Juvisy - Versailles Chantiers est intégrée à la ligne C

17 octobre 1995 : un attentat entre les stations Musée d'Orsay et Saint-Michel fait 29 blessés.

2000 : Prolongement de la branche de Montigny-Beauchamp jusqu'à Pontoise et ouverture de la gare Bibliothèque François Mitterrand

2001 : Mise en service des premiers trains à deux niveaux Z 20900

2003 : Retrait des derniers trains « inox » à un seul niveau Z 5300 (« petits gris »)

2006 : Suppression de la branche desservant Argenteuil, dont la desserte est désormais assurée par la ligne J de Paris Saint-Lazare à Ermont-Eaubonne

Décembre 2006 : la gare Boulevard Victor est renommée Boulevard Victor - Pont du Garigliano et devient un point de correspondance avec le nouveau tramway T3, « le tram des Maréchaux ».

26 septembre 2009 : le RER C a 30 ans.

5 octobre 2009 : anniversaire officiel et lancement de l'opération de remise à neuf des trains de la ligne C par une consultation des voyageurs et Franciliens sur le design intérieur des futures rames rinnovées.

Témoignages

Des anciens de la ligne C se souviennent...

Philippe Faleur, ancien conducteur heureux

Entré comme apprenti à la SNCF en 1970, à quinze ans et neuf mois, c'est en tant que conducteur que Philippe Faleur a connu l'ouverture de la ligne C. Souvenirs.

« Avant, je partais d'Orsay. C'est d'ailleurs au départ d'Orsay, deux ans avant l'ouverture, que j'ai conduit mon premier train seul. L'étude de ligne entre Invalides et Orsay, on l'a faite à pied sous le tunnel. Il n'y avait pas encore de trains en circulation. Traverser ce petit bout de tunnel, cela a représenté un grand changement, avec une autre organisation des roulements. On allait plus loin, 1 h 45 pour Saint-Quentin en Yvelines. Pour les voyageurs, c'était un grand progrès puisqu'ils évitaient le changement et gagnaient beaucoup de temps. Lorsque l'on m'a nommé conducteur à la banlieue, cela ne m'a pas déplu et j'y suis resté. Vingt-cinq ans au total. Sur cette ligne avec ses touristes, le Château de Versailles, la Tour Eiffel... Lorsque l'on a ajouté des branches nouvelles, cela a cassé un peu la monotonie. Et puis, le long de la ligne, il y a eu les bâtiments en construction. Le sable qui partait par péniche. Entre Javel et boulevard Victor, la fin des usines Citroën, puis la création du grand jardin. Autour de cette ligne, il y a une vraie vie. Même si tout a considérablement changé. Lorsque j'ai terminé ma carrière, en novembre 2004, il y avait toujours beaucoup plus de voyageurs qu'en 1979. Plus énervés, plus agressifs qu'à mes débuts. On ne peut plus se contenter de fermer la porte du conducteur avec un simple « carré » (*la clé des cheminots*). Les voies de garage sont clôturées. Il y a davantage de dégradations. Au début, on donnait moins d'information aux voyageurs mais ils rouspétaient moins. Ce n'est d'ailleurs pas seulement vrai pour la SNCF... En dépit de tout ça, j'ai aimé mon travail, celui que je voulais faire tout gamin. Et je m'aperçois c'est presque un privilège quand j'en parle autour de moi. Quand je remonte avec d'anciens collègues en cabine, je revois les paysages et les époques qui défilent, j'ai toujours les bruits qui me reviennent en tête. J'ai tellement conduit, je n'oublie pas. Jusqu'à quand ?



Photo : Eric Bernard

Louis Demonsant, agent circulation, a connu Invalides-Versailles

Arrivé en 1979, Louis Demonsant, agent circulation, a « ouvert » la ligne nouvelle. Il se souvient, sans nostalgie excessive, de l'époque où l'aiguilleur vendait aussi les billets.

« J'étais affecté auparavant sur le petit tronçon Invalides-Versailles, basé sur le site que l'on appelait encore Issy Plaine, qui est devenu l'arrêt Issy-Val-de-Seine. Il y avait à proximité une gare de marchandises. L'agent circulation, c'était l'aiguilleur, mais on effectuait aussi à l'occasion la vente des billets. L'ambiance était très familiale, je connaissais tous les conducteurs par leur nom, voire leur surnom. On venait au guichet, on discutait. L'ouverture de la ligne C, ça s'est tout de suite traduit par des services étendus, la densité des circulations a totalement explosé. On pouvait traverser Paris sans changer de train, d'Austerlitz à Versailles. Un vrai changement, avec une plus grande fréquence des circulations, un matériel progressivement modernisé. Un vrai progrès. Mais après, les mécanos, on ne les revoyait plus souvent. Le principal souci, c'est que lorsqu'il y a un incident, un suicide, deux heures après, l'ensemble de la ligne peut être perturbé. J'ai pu le constater à de multiples reprises lorsque je me suis trouvé, de 1980 à 2000, au poste d'aiguillage informatisé de Versailles Chantier qui gère les trains Viroflay à Saint-Quentin Versailles Rive Gauche, parfois mille trains par jour. Une densité considérable. Dès qu'il y a le moindre incident, les répercussions sont énormes. Les mois d'été, lorsqu'il y a les opérations Castor et que le tronçon central est coupé, les incidents ont bien moins de répercussions. On a bien développé la ligne C mais elle est devenue tentaculaire. Il y a peut-être trop de trains par rapport à sa capacité. Avec des conséquences gigantesques au moindre problème. L'infrastructure est saturée, on manque de voies. Mais globalement, la création de cette ligne est un plus pour les voyageurs. Et c'est l'essentiel. »



Photo : Eric Bernard

Jean Louis Chailloux, contrôleur, y est encore...

Jean-Louis Chailloux, agent du service commercial des trains, a débarqué à la SNCF en 1973, à 18 ans, à la manœuvre en gare de Brétigny. Et la ligne C, il l'a connue dès son ouverture. Il y est encore, chef de bord moniteur en groupe contrôle banlieue sur Paris Austerlitz...

« Cela paraissait invraisemblable, qu'avec un si petit bout de chemin réalisé, on puisse aller si loin sans interruption. Aller de Juvisy, Versailles, Etampes ou Dourdan sans changer de train, ni prendre le métro. Mon terminus, c'était la gare d'Orsay, qui est devenue l'arrêt Musée d'Orsay. C'était une petite famille. On avait une réserve de nuit, avec un conducteur, un contrôleur. De temps en temps, on partait voir à pied dans le tunnel l'avancée des travaux. Dix minutes à pied entre les deux terminus... C'était étrange d'imaginer qu'on allait creuser le tunnel. Et on avait du mal à penser que cela allait fonctionner. On se disait que les trains ne passeraient jamais dans ce petit trou à deux voies... En fait, ça a très bien roulé dès le démarrage de la ligne et tout le monde a été très content. ça a complètement changé notre vie. Avant, on avait notre petit terminus, sept minutes pour changer de bout de train et repartir dans l'autre sens. Pour nous, ça a tout bouleversé. On a changé les roulements. Puis il y a eu la radio sol-train, la suppression des accompagnements systématiques par les contrôleurs dans les rames à deux niveaux. Nous avons vraiment subi beaucoup d'évolutions. Et pour les voyageurs, pouvoir aller sans changement de Versailles Rive Gauche à Saint Quentin en Yvelines, ça a représenté un gain de temps formidable du jour au lendemain. Aujourd'hui, lorsque je vois qu'un train passe toutes les 2 minutes 30 entre Bibliothèque François Mitterrand et Champs de Mars, cela m'étonne toujours. Les relations avec les voyageurs sont aussi différentes. On donnait le départ des trains dans chaque gare, les gens nous saluaient, nous respectaient, venaient nous dire bonjour, ce qui n'est plus trop le cas aujourd'hui. Il faut bien reconnaître que le moindre petit retard a des conséquences énormes. A force de vouloir trop faire, un moindre petit grain de sable et tout tombe à l'eau... On ne peut pas revenir trente ans en arrière. Et ce qu'il reste, pour le voyageur, c'est le fait de parcourir tous ces trajets sans rupture de charge. »



Photo : Eric Bernard

le renouveau du train a commencé



DÉCOUVREZ L'EXPOSITION DES 30 ANS DE LA LIGNE C

**Donnez votre avis sur le futur
aménagement intérieur de votre train.**

**Exposition à la gare
Bibliothèque François Mitterrand
du 5 au 9 octobre 2009.**

**Également dans les gares :
Issy-Val de Seine, Choisy le Roi, Invalides, Saint-Quentin-en-Yvelines,
Juvisy, Brétigny, Étampes, Massy - Palaiseau,
Neuilly - Porte Maillot, Dourdan et Gennevilliers.
Rendez-vous sur transilien.com**

